

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896
do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894 — medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto, 1897 — medalha de prata. — Lisboa, 1898. — Grande diploma de honra.

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANEXO D'ESTE NUMERO

Horario brinde para carteira de todos os comboios.

SUMMARIO

COMISSÃO SUPERIOR DE TARIFAS.....	209
GERENCIA DA COMPANHIA REAL EM 1897.....	210
PARTES OFICIAL — Portarias de 1 e 9 de julho do Ministerio das Obras	
Publicas e Alvará de 7 de Julho do Ministerio da Marinha e Ultramar 211 e	
SERVIÇO DE BANHOS.....	212
BILHETES DE ASSIGNATURA.....	213
ABREU E SOUSA, por O. S.....	213
VIAGENS EM TERRA ALHEIA — V — Constantinopla (continuação) — por V.	214
EXPOSIÇÃO DE PARIS.....	215
PARTES FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de	
Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Revue de la Bourse de	
Paris, por L. C. — Cotações dos fundos portugueses e titulos de cami-	
nhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos ca-	
minhos de ferro portugueses e hespanhóes.....	215 a
LINHAS PORTUGUEZAS. — Guimarães a Fafe. — Cantanhede á barra de	
Aveiro. — Vouga. — Wagons-leitos — Corgo. — Tremvias no Sul.....	216
LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha. — França — Inglaterra.....	217
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES. — Rela-	
tório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal.....	218
AUTOMOVEIS.....	219
NOTAS VARIAS.....	220
ARREMATAÇÕES.....	221
CASAS RECOMMENDADAS.....	221
AGENDA DO VIAJANTE.....	222
ANNUNCIOS.....	222
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1898.....	223
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	224

COMISSÃO SUPERIOR DE TARIFAS

Alguma coisa surgiu, finalmente, da propaganda tenaz que fizemos aqui para que no ministerio de obras publicas se reunisse um corpo consultivo que tratasse de certas questões de todas as linhas ferreas.

Se a solução encontrada, para obtemperar a esta verdadeira necessidade não satisfaz por completo, é todavia um passo, posto que pequeno, dado no caminho que tanto recommendámos e só por isso o aceitamos com a relativa satisfação.

Para tratarmos d'este novo corpo consultivo, que faz parte da recente organização do ministerio, começemos por transcrever a secção VI artigos 48 a 53 da lei de 30 do mez passado, que a elle se refere.

E' como segue:

Secção VI — Comissão superior de tarifas

Art. 48.º É creada uma comissão superior de tarifas na secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

§ unico. As funcções da comissão são consultivas, competindo-lhe dar parecer fundamentado sobre os assumptos que teem de ser submettidos ao seu exame, e que são:

1.º Todos os negocios respeitantes á parte commercial da exploração dos caminhos de ferro no continente do reino, abrangendo as contravenções das respectivas leis e regulamentos, as reclamações e indemnizações;

2.º Todas as propostas de tarifas especiaes internas e combinadas com quaisquer administrações de linhas ferreas, de grande ou pequena velocidade, quer essas propostas sejam apresentadas

pelas administrações das linhas exploradas pelo estado, quer o sejam pelas empresas estrangeiras;

3.º Taxas das despesas accessórias em todas as linhas ferreas em exploração;

4.º Todos os contractos a celebrar entre as empresas e os particulares;

5.º Todos os assumptos concernentes a tarifas de caminhos de ferro, sobre que o governo entenda dever consultar.

Art. 49.º A comissão compete como atribuições permanentes:

1.º A revisão periodica das tarifas geraes das linhas ferreas em observância dos contractos de concessão, quanto ás exploradas por empresas ou particulares;

2.º A substituição, ampliação, modificação e annotação de tarifas especiaes, quer nas linhas ferreas exploradas pelo estado, quer nas administradas por empresas ou particulares;

3.º Convenções ou ajustes entre diversas administrações de linhas ferreas para adopção de tarifas especiaes, communs e combinadas, quer de grande quer de pequena velocidade.

Art. 50.º A comissão superior de tarifas terá a seguinte composição:

1.º O ministro e secretario d'estado das obras publicas, commercio e industria, presidente;

2.º O director geral das obras publicas e minas, vice-presidente;

3.º Os demais directores geraes do ministerio;

4.º Vogaes da secção de caminhos de ferro do conselho superior das obras publicas e minas;

5.º Dois vogaes do conselho superior da agricultura, e dois do conselho superior do commercio e industria, propostos pelos respectivos conselhos e nomeados pelo ministro;

6.º O director fiscal da exploração das linhas ferreas administradas por companhias, e os directores da exploração dos caminhos de ferro.

7.º O chefe da repartição dos caminhos de ferro do estado.

§ 1.º Na ausencia do presidente e do vice-presidente, fará as suas vezes o director geral mais antigo.

8.º Serão avisados para comparecerem, querendo, os representantes das companhias ou empresas exploradoras dos caminhos de ferro do paiz, a fim de prestarem esclarecimentos, sempre que a comissão haja de se ocupar de assumptos que lhes digam respeito.

Art. 51.º Servirá de secretaria da comissão superior de tarifas a 2.ª secção da repartição de caminhos de ferro.

Art. 52.º Convocará a comissão, sempre que o julgar conveniente ou por ordem do ministro, o presidente, a quem incumbe dirigir a discussão e distribuir os processos para serem relatados.

Art. 53.º A comissão elaborará dentro de tres meses, depois da primeira sessão, o seu regulamento, definindo a extensão e a forma dos seus trabalhos.

A começar já pelo titulo, vê-se que a ideia do legislador se restringiu quanto possível á parte commercial da exploração dos caminhos de ferro, quando as nossas ideias seriam alargar as atribuições d'este corpo ao julgamento d'outros diversos assumptos tão importantes como aquelle.

Pelo artigo 48.º vê-se que os horizontes em que a nova comissão tem de mover-se são acanhados de mais para que ella tenha o pomposo titulo de superior.

O que dá a superioridade alli é, segundo se vê, a elevada gerarchia burocratica dos membros da comissão, quasi todos engenheiros do Estado e altos funcionários, que não a magnitude dos assumptos de que teem a tratar, visto que estes se limitam ao que, em cada administração de caminhos de ferro, é representado

por um serviço, e ainda com certa restrição a uma parte das atribuições d'esse serviço, não a todo.

Já aqui dissémos repetidas vezes e especialmente no nosso numero 152, ha quatro annos (16 d'abril de 1894) como desejaramos constituído este corpo consultivo e qual a sua missão, segundo o nosso entender.

Tratava-se então de um projecto de conselho superior de caminhos de ferro apresentado pelo sr. Perfeito de Magalhães n'uma comissão oficial de tarifas funcionando então com carácter provisório.

Era muito mais vasto o plano do distincto engenheiro, constituindo, no seu conjunto, verdadeiras atribuições d'um conselho superior.

No decreto publicado agora restringiu-se essa missão ao simples exame de tarifas e contractos, e por mais que sejam cinco os numeros do § unico do artigo 48.^o, vê-se que todos se podiam reduzir a um só, porque as propostas de tarifas especiaes (n.^o 2.^o), todos os assumtos de tarifas geraes (n.^o 5.^o), as taxas de despesas accessorias (n.^o 3.^o), e os contractos para transportes (n.^o 4.^o), não são mais que «negocios respeitantes á parte commercial da exploração dos caminhos de ferro» e portante estão já incluidos no n.^o 1.^o

Mas ha mais; os assumtos concernentes a tarifas geraes só irão á consulta da comissão quando o governo assim o entender; quer dizer que a comissão só tem propriamente accão de exame sobre as taxas especiaes, e as geraes, que são as bases d'aquellas, que são as mais importantes porque fazem parte do cadero de encargos das companhias e da lei de construcção nas linhas do Estado, só serão levadas ao novo corpo consultivo como caso extraordinario e quando o governo assim o entender.

Da constituição da comissão tambem ha que dizer.

E' ella composta exclusivamente do elemento oficial, e só extraordinariamente e por aviso especial será dada a faculdade de comparecer ás sessões, sem voto, segundo se deprehende, representantes das administrações de companhias «a fim de prestarem esclarecimentos» quando haja a tratar de assumtos que lhe digam respeito, isto é precipuamente á companhia a que pertencem.

Mas uma modificação de tarifa ou de tarifas, embora não dizendo respeito directamente a uma rede, pôde affectar consideravelmente os interesses de outra; reduções que a companhia real em tempo fez, em preços de transporte de cortiça na linha de leste, afectaram o trafego da linha do Sul e ramal de Extremoz; concessões que esta administração faz aos transportes de peixe, de Setubal para Extremoz, tiram por completo quasi, o trafego d'esta mercadoria á Companhia real com destino a Badajoz.

Ainda ha pouco o governo teve exemplos tão frisantes n'este genero!

As companhias real e Beira Alta estavam em desacordo, e cada uma, na ligitima defesa dos seus interesses, formulava tarifas e combinava contractos para combater a outra.

Foi preciso que o ministro promovesse a paz entre ambas.

Se de futuro as duas administrações fizessem julgar e aprovar por separado as suas tarifas internas, não tardaria que uma ou outra questão se levantasse entre as duas, e com o periodo final do artigo 50.^o da nova lei o governo não poderá chamar a «prestar esclarecimentos» mais que o representante da linha que tiver proposto a tarifa, origem da questão.

A unica vantagem que vemos na criação d'esta comissão é a de se evitar, para o futuro, os cerebrinos de passeios dos projectos de modificações de tarifas, de

um para outro dos conselhos superiores, levando meses para se resolver um assumpto que se deve resolver em dias para produzir resultados.

Mas é para lastimar que, como se um espirito come-sinho presidissem a esta nova organisação, se não aproveitasse o ensejo para a tornar completa, formando-se em lugar de uma simples comissão, um conselho, que teria voto sobre tão complexas questões que se relacionam com as nossas linhas ferreas.

Uma industria que, só por si, representa uma receita annual d: 7.000 contos, dos quaes dá directamente ao tesouro mais de 340 contos de impostos, fóra os muitos proveitos que lhe traz, nos benefícios que espalha por todos os elementos economicos do paiz, merecia bem que se olhasse para ella com mais attenção.

GERENCIA DA COMPANHIA REAL

EM 1897

Realisou-se no dia 11 a assemblea geral d'esta companhia, á qual foi presente o relatorio do conselho de administração, documento que hoje começamos a publicar, como de costume. Mas como, pela sua extensão, não podemos publicá-lo senão por partes, vamos respigar alguns esclarecimentos, os que nos parecem mais interessantes, que incontestavelmente, na gerencia da mais importante industria do paiz, de sobra se devem encontrar elementos de apreciação que possam merecer menção especial.

Como se vê da parte que adeante damos, fizeram-se durante o anno mais 188.637 kilometros de trem, o que representa mais de 20 por cento sobre o anno anterior.

Isto suppõe já um consideravel desenvolvimento do trafego, que se deu com effeito, como passamos a ver:

O numero de passageiros subiu a cerca de cinco milhões, tendo o augmento de 675.581 ou seja 16 por cento sobre o anno anterior.

O augmento deu-se nos comboios curtos, dos subúrbios de Lisboa, Porto e Coimbra sendo:

Na linha de Cintra.....	105.702
» » Cascaes.....	330.612
Nos tramways de Sacavem.....	176.798
» » Coimbra.....	13.573
» » Porto	84.509

Representando o total d'estas verbas numero superior ao da totalidade do augmento, vê-se que nas grandes linhas houve uma diminuição de passageiros em numero de 35.613.

O relatorio nota que o augmento de movimento de passageiros se deu quasi exclusivamente em 3.^a classe. A razão é obvia: a companhia, em 1896, melhorou tão consideravelmente o seu material de 3.^a classe, que muitos passageiros de 2.^a passaram á 3.^a. Carruagens modernas, largas, ventiladas, elegantes como não as conhecemos nas melhores linhas europeas, são por certo um convite ao publico a baixar de classe.

D'isto se encontra a prova na linha de Cascaes, onde, tendo-se dado o augmento no total de 337.110 passageiros, os de 2.^a classe diminuiram 12.565.

O numero total de passageiros por classe, segundo o mappa 21 annexo ao relatorio, foi em:

1. ^a classe	250.332	261.725	—	11.393
2. ^a »	996.527	954.378	+	42.149
3. ^a »	3.623.731	2.978.906	+	644.825
Total...	4.870.590	4.195.009	+	675.581

A diminuição do numero de passageiros nos grandes percursos explica-se não só porque as dificuldades da finança domestica devem forçosamente concorrer para o retrahimento das grandes viagens, como mesmo pelas facilidades que ás populações das principaes cidades são dadas pelos comboios curtos.

Quem tem serviço frequente a preços baratos para ir esparrecer no campo proximo, prefere muitas vezes repetir pequenos passeios ás proximidades a emprehender largas digressões a pontos distantes.

A influencia do bilhete de assignatura não se tem feito sentir aqui porque o seu numero é ainda muito limitado; na Inglaterra, onde elle extraordinariamente se eleva cada anno, as companhias teem já pensado seriamente em que elle, assegurando ao portador a facilidade de circular nas proximidades do seu centro de acção, lhe tira o desejo de se afastar d'elle para mais longas distancias onde teria que pagar pelo seu transporte.

No artigo mercadorias deu-se aumento importante, tanto na grande como na pequena velocidade.

N'aquella o peso subiu de 19.597 toneladas a 23.013, ou mais 3.416 toneladas, e o producto passou de 163 a 181 contos ou 18.675\$000 réis a mais.

Nas de pequena velocidade o aumento foi de 56.417 toneladas e 153 contos de producto. O producto médio por tonelada desceu apenas 9 réis e apenas 0,07 réis o typo resultante da tonelada por kilometro, que passou de 16,74 réis em 1896 a 16,67 réis em 1897.

Na tonelagem total aumentaram todas as linhas que a companhia explora, excepto a da Beira Baixa que teve ainda uma diminuição de 748 toneladas; pouco importante afinal.

E se vemos o typo resultante médio por kilometro, encontramos que onde elle é sempre inferior é na Beira Baixa, resultado da famigerada tarifa n.º 1. E não obstante a diminuição do peso, accentua-se de anno para anno, o que prova a improficiência do sistema de tarifas d'aquella linha.

Nos trabalhos da via adeantou-se bastante no anno findo, não só na restauração dos taboleiros das pontes metalicas, com que se gastaram 155 contos, como na renovação de travessas, das quaes foram assentes n'esse anno 153.122, tendo-se gasto 169 contos só com a renovação da via entre o Entroncamento e Vermoil.

O material circulante da companhia compunha-se em 31 de dezembro de 143 machinas, das quaes 103 em serviço, sendo 27 machinas-tenders, 30 de 4 rodas conjugadas, 36 de 6 rodas e 10 de 8 rodas; 3 salões reaes, 18 salões e carruagens de luxo, 94 primeiras classes, 36 mixtas, 172 segundas classes, 351 terceiras classes e 1.817 fourgons e wagons diversos.

No mappa que adeante transcrevemos, no relatorio, vê-se que as receitas, em 1897, incluindo garantias de juro e productos fóra do tráfego, fo-

ram de réis..... 4.329:822\$798
deduzindo despesas e impostos..... 1.827:008\$192
e os encargos das obrigações n'este exercicio..... 2.198:323\$258

fica um excedente de..... 304:491\$348

A terceira parte do relatorio, que estamos extractando, termina pela referencia a uma questão de que já em tempo demos notícia — a exigencia da sociedade de Madrid Caceres do pagamento do juro do anno de 1893 das 50.000 obrigações que lhe foram entregues, segundo o convenio de 4 de maio de 1894.

O documento em que aquella sociedade pede esse pagamento e a resposta que lhe deu o conselho de

administração da companhia vem publicados em anexo, fundamentando a companhia a sua recusa n'um bem elaborado relatorio composto de 31 considerandos baseados na lei geral, no convenio e na boa fé dos contractos.

Faz-se ainda no relatorio exposição do estado economico e financeiro das caixas de socorros, reformas e pensões.

Durante o anno o pessoal recebeu em subsídios a empregados e operarios doentes 4.926\$085 réis, em donativos 1.510\$150 e em funeraes 889\$745, dando a companhia pela sua parte, tambem ao pessoal doente, 5.595\$003 réis.

Na caixa de reformas e pensões estavam inscriptos em fim do anno 2.357 empregados, havendo 127 reformados e 268 legatarios, a importancia das pensões de reforma e legados foi 30.049\$121. A verba de joias e quotas foi tambem importante — 23.288\$610 réis.

Finalmente um esclarecimento muito interessante é o que se refere á comparação dos productos das primeiras 22 semanas dos últimos annos com as do actual, que dá os seguintes resultados :

	Contos	A mais	
		sobre o anno anterior	em 1898 sobre os demais
1894	1.165	—	354
1895	1.233	68	286
1896	1.321	88	198
1897	1.388	67	131
1898	1.519	131	—

Portanto o maior excesso foi no ultimo anno, quasi duplicando a diferença dos demais.

A' assembléa concorreram 56 accionistas, representando 12.174 acções e 208 votos. Presidiu o sr. Antonio Pereira de Carvalho chamando para escrutinadores os dois maiores accionistas presentes, os srs. Carlos Augusto Pereira da Silva e Manuel José Monteiro. Secretariou o sr. Patrone.

Foram aprovadas as conclusões do parecer do conselho fiscal e reeleito, por aclamação os srs. Pereira de Carvalho presidente, e doutor Victor dos Santos, vice-presidente. Não houve discussão alguma.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção dos Serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 23 de junho findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 2 de maio ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um dormitorio na estação da Guarda, da linha férrea da Beira Baixa, para o pessoal de movimento da referida companhia.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 1 de julho de 1898. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-rei, a quem foi presente o projecto, datado de 31 de maio ultimo, de um typo de taboleiro metalico para pontões de 3,20 de abertura, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para substituição dos taboleiros dos pontões de igual vão, existentes, nas linhas férreas de leste e norte: ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de junho findo do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, devendo porém a referida companhia estabelecer a um dos lados dos pontões d'este typo um pequeno passadiço, para segurança dos empregados e operarios em transito na linha.

Paço, em 9 de julho de 1898. — Augusto José da Cunha.

Ministério dos negócios da Marinha e Ultramar

3.^a Repartição da direcção geral do ultramar2.^a Secção

DOM CARLOS, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as cōrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte :

Artigo 1.^a É o governo auctorizado a contratar com a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia a construcção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, segundo as bases que acompanham e fazem parte integrante d'esta lei.

Art. 2.^a É revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades a quem o conhecimento e execução da presente lei pertencer que a cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ela se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda, marinha e ultramar, e obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades aos 7 de julho de 1898. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Frederico Ressano Garcia — Francisco Felisberto Dias Costa — Augusto José da Cunha.* — (Logar do sello grande das armas reaes).

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das cōrtes geraes de 4 de junho de 1898, auctorizando o governo a contractar com a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia a construcção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, segundo as bases que acompanham e fazem parte integrante d'esta lei, manda cumprir e guardar o mesmo decreto pela fórmula retro declarada.

Para Vossa Magestade ver. — *João Motta* a fez.

Bases a que se refere a lei d'esta data

1.^a A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá emitir obrigações do tipo de 4 por cento ao anno, até ao valor nominal de £ 1.400.000 sterlinas, reembolsaveis ao par, n'um prazo nunca excedente a sessenta e cinco annos.

§ unico. A emissão far-se-ha successivamente, mediante previa approvação do governo, á medida que a realização do capital se fôr tornando necessaria, nos termos e para os fins do artigo 2.^a d'esta base.

2.^a O capital realizado pelas obrigações emitidas será destinado á construcção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, á demarcação e adaptação dos terrenos annexos, para a creação de fazendas destinadas á colonisação nacional, e ao pagamento dos juros por um espaço de tempo que não excederá a cinco annos depois da emissão das obrigações.

3.^a É a companhia auctorizada a nomear curadores, representando os interesses do capital obrigatario, para fiscalisarem a sua conveniente applicação.

§ unico. Em caso algum poderão os curadores ingerir-se na administração da companhia, nem tomar conta da linha ferrea e suas dependencias, ou de quaisquer territorios, ou installações annexas, que estiverem na posse da companhia, ou em que ella superintenda.

4.^a Os contractos de emissão de obrigações e seus respectivos prospectos, e bem assim os contractos de curadoria serão submetidos á approvação do governo, que sobre elles resolverá, dentro de tres mezes, a partir da data que esses documentos lhe fôrem entregues.

5.^a O governo faz cessão á companhia, pelo prazo que for estipulado para amortisação das obrigações, nunca excedente a sessenta e cinco annos, do producto do imposto de transito internacional, que venha a cobrar-se sobre as mercadorias transportadas pelo caminho de ferro de Quelimane ao Ruo.

§ unico. Fica entendido que o prazo d'esta cedencia será o fixado no primeiro contracto de emissão, ainda mesmo quando, de futuro, a companhia realize qualquer outra operação com os obrigatarios.

6.^a Se depois da linha ferrea de Quelimane ao Ruo estar aberta á circulação um anno, o rendimento liquido d'exploração do caminho de ferro, juntamente com o producto do imposto de transito, não forem suficientes para fazer face aos encargos annuaes do juro e amortisação das obrigações, e só enquanto o não forem o governo abonará á companhia um subsidio annual complementar, até á concorrência da quantia precisa para integra, a satisfação d'esses encargos, o qual, todavia, não será, em anno algum superior ao equivalente da importancia, no anno respectivo, do excesso que houver nos rendimentos das alfandegas da Zambezia, sobre a media dos que se houverem realizado durante os ultimos tres annos, 1893 a 1897.

§ unico. Para o calculo do rendimento liquido não poderão, em caso algum, as despesas de exploração ser computadas em mais de 1:000\$000 réis por kilometro, quando o rendimento kilometrico bruto for inferior a 2:000\$000 réis, nem em mais de 50 por cento do mesmo rendimento quando este for igual ou superior a 2:000\$000 réis.

7.^a O subsidio complementar, a que se refere o artigo antecedente, é unicamente concedido a titulo de emprestimo, constituindo um credito do estado sobre a companhia, em conta corrente, vencendo o juro na razão de 4 por cento ao anno, e que será reembolsado até integral pagamento, por metade do rendimento annual da mesma companhia, liquido de todas as despesas de administração e de exploração, e dos encargos das obrigações.

8.^a Em caso algum os encargos do estado, resultantes da presente lei, poderão ser diversos, ou maiores, do que os mencionados nos artigos precedentes.

9.^a A companhia concede ao estado 15 por cento da totalidade das acções já emitidas, ou a emitir em qualquer epocha, com o respectivo direito de representação nas assembléas geraes, e bem assim o direito de ingérencia no conselho de administração, por tres dos seus vogaes nomeados pelo governo.

10.^a Logo que esteja realizada a primeira emissão de obrigações, a companhia entregará no cofre do instituto ultramarino o donativo de 4:500\$000 réis. Obriga-se outrossim a companhia a dar ao dito instituto o subsidio annual de 2.250\$000 réis e bem assim igual subsidio, tambem annual, será entregue ao prelado de Moçambique, a fim de ser por elle applicado ás despesas das missões da Zambezia.

11.^a O governo reserva-se tambem a facultade de nomear um commissario regio, que funcionará junto do conselho de administração da companhia, e bem assim um fiscal technico, junto da construcção e exploração do caminho de ferro.

§ unico. Os vencimentos d'estes funcionários serão pagos pela companhia, devendo os do commissario regio ser iguaes aos dos administradores, e os do fiscal technico não exceder a quanta de 6:000\$000 réis por anno.

12.^a O governo decretará as instruções pelas quaes se devem regular o commissario regio e o fiscal technico, mencionados no artigo precedente.

13.^a Nos decretos que houver a promulgar para a approvação do traçado da linha, ou para qualquer outro fim relativo ao caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, tomar-se-hão as providencias necessarias para assegurar a permanencia de nacionalidade d'esta linha ferrea, ficando desde já estabelecido que serão portuguezes, pelo menos, nove decimos de todo o pessoal europeu, que vier a ser empregado na exploração da mesma linha.

14.^a Dado o caso de que, em qualquer epocha, a companhia falte ao cumprimento dos encargos das obrigações, ou, por qualquer outro motivo, se veja impossibilitada de continuar a exploração, poderá o governo, se assim lhe convier, tomar conta da linha ferrea e de tudo o que estiver na posse ou exploração da companhia, sem que seja possivel qualquer forma de oposição, adquirindo, pelo reembolso, ao par, todas as obrigações emitidas, ainda não amortisadas, ou pagando, annualmente, os encargos d'essas obrigações. Para uma, ou outra hypothese, se reserva o governo pleno direito, a cujo exercicio não poderá admittir-se, sob nenhum pretesto, a menor oposição da parte dos obrigatarios, ou dos seus curadores.

§ unico. No caso previsto n'este artigo não haverá nunca logar a reclamação, ou pedido de indemnisação de especie alguma, quer por parte dos obrigatarios e dos accionistas.

15.^a Em qualquer epocha, depois de terminados os primeiros vinte e cinco annos, a data do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a facultade de resgatar a concessão inteira.

Para terminar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela companhia durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos, e tira-se a media dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta annuidade ser inferior a 4 por cento do capital desembolsado, na razão do preço por que se effectuar a adjudicação.

N'este preço da remissão não é incluido o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

16.^a Para a emissão das obrigações a companhia dará sempre, em igualdade de circumstancias, preferencia a quaisquer empresas ou companhias portuguezas.

17.^a A companhia concessionaria do caminho de ferro fica sujeita a todas as condições e encargos constantes do contracto entre a companhia da Zambezia e a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, aprovado por decreto de 16 de setembro de 1895.

18.^a A companhia reformará devidamente os seus estatutos, de acordo com o que fica estabelecido nas bases, devendo submeter os novos estatutos á approvação do governo.

Paco, em 7 de julho de 1898. — *Frederico Ressano Garcia — Francisco Felisberto Dias Costa — Augusto José da Cunha.*

SERVIÇO DE BANHOS

Haverá este anno, desde o 1º de agosto, serviço de bilhetes de banhos, combinado entre as rôdes do Sul e Sueste e da Companhia Real.

Das estações de Santarem, Torres Novas, Abrantes, Payalvo, Coimbra, Gaia e Porto haverá bilhetes de ida e volta para Setubal, Messines, Albufeira, Loulé e Faro, e das de Montemór, Casa Branca, Cuba, Beja, Messines, Faro, Evora, Extremoz e Pias havelos-ha tambem para Espinho ao Porto, Torres Vedras, Caldas, Cella, Vallado, Amieira e Figueira.

As bagagens são expedidas directamente de procedencia a destino, sendo o seu transporte em Lisboa, entre a estação do Terreiro do Paço e as do Rocio ou Caes dos Soldados, de conta dos caminhos de ferro.

BILHETES DE ASSIGNATURA

Recebemos duas cartas de assignantes, queixando-se amargamente de que a companhia real retirasse o beneficio que tinha concedido de bilhetes de assignatura mensaes e semanaes nos arredores de Lisboa.

Sentindo contrariar aquelles nossos amaveis subscritores temos a dizer-lhes que ha, da sua parte, uma errada maneira de vêr.

A companhia não suprimiu os bilhetes, não deixou portanto de os vender para o fim a que elles foram destinados; restringiu-lhes as facultades aos justos limites do fim para que os creou; nada mais.

Operarios e trabalhadores são individuos que tem que ir para o trabalho nos primeiros comboios da manhã e retiram d'elle pelo fim do dia.

Os bilhetes ficaram sendo válidos para diferentes comboios, nos dois sentidos, de manhã e de tarde, deixando apenas de o ser pelos comboios que não são, evidentemente, a horas em que os operarios e trabalhadores vão para o trabalho e d'elle regressam.

Ficaram, assim, os bilhetes perfeitamente restrictos aos individuos para que foram creados com o fim de beneficiar as classes pobres.

As queixas proveem, bem o sabemos, de que varias pessoas de outras classes se utilizavam d'esses bilhetes que lhes offereciam vantagem, usurpando um beneficio que não lhes competia utilizar.

Ora é certo que em toda a parte onde ha d'estes bilhetes as companhias tomam as suas disposições para que elles só sejam utilizados pelas pessoas a que são destinados, visto que não lhes convém deixar illudir o fim para que foi creada essa ordeni de bilhetes, inculcando-se operarios pessoas que, pelos seus meios, não precisam d'essa concessão.

Aqui, como é natural e sabido, já esse caso se ia dando; individuos bem vestidos tomavam os comboios das 11 da manhã para virem aos seus negocios ou á cavaqueira politica da arcada, viajando modestamente com bilhete... de trabalhador!

Já por um caso identico acabou em tempo um comboio chamado *de operarios* que havia entre Porto e Lisboa, e em que os passageiros, em vez de trazerem pobres farneis e molhos de ferramentas, se faziam acompanhar por bellas malas de couro da Russia com cantos de metal e coberturas de fina linhagem com monogrammas...

Devemos concordar que eram uns operarios elegantes e que davam bella ideia do proletariado portuguez.

Os actuaes queixosos que tenham paciencia; a tarifa de bilhetes de assignatura tem graduações para as

differentes classes da sociedade; conserve-se cada qual na sua e não pretenda usurpar as vantagens do vizinho, que é pobre e por isso não pôde pagar bilhetes de livre circulação.

ABREU E SOUZA

NOTAS BIOGRAPHICAS

A piedade filial e a triste mas gloriosa herança dos papeis relativos á prestante carreira do illustre extinto, general Abreu e Souza, levaram o sr. João d'Abreu e Souza á publicação das notas biographicas de seu pae.

Foi um serviço que prestou á historia contemporânea, que precisa de compulsar documentos para ser justa, e de poder conhecer a psychologia dos homens publicos que só pôde bem suprehender-se n'estas photographias intimas tiradas no seio da familia.

Os fastos da engenharia portugueza ganham tambem com a publicação d'aquellas notas, que podem até servir de lição, estímulo e exemplo aos nossos engenheiros que entram na carreira, tantas vezes espinhosa, ardua e ingraia.

Lucram, ainda, as letras patrias com mais um livro em boa e castigada linguagem portugueza, em que ha quadros dignos de escriptores de officio, e em muitas paginas um fino sentimento de saudade, ternura filial, respeito, desalento e magoa, que dizem, na sua tocante singeleza, muito das virtudes de toda a familia do biographo e biographado, dando emoções que só pôde fazer vibrar um artista completo ou um escriptor sincero.

Está n'este caso a carta a sua mãe com que abre o livro.

A biographia não é um esteril compendio de datas e de factos, nem um panegyrico rhetorico. O sr. Abreu e Souza, sem se deixar cegar pela sua amisade, antes parecendo acobardar-se perante a circumstancia de usar o mesmo nome, tira dos documentos que compulsa as legitimas conclusões, fazendo assim sobresahir a individualidade do homem de sciencia, que tanto trabalhou honrando a engenharia portugueza, e do homem publico que sempre mostrou a maior abnegação e o mais desinteressado patriotismo.

Alli se vê como a sua prestimosa actividade se ligou aos mais uteis melhoramentos introduzidos no reino, sob o ponto de vista da engenharia, d'alli se deduz como era zeloso e probo nas administrações que lhe foram confiadas, alli se evidencia como passou na politica sem que ao de leve lhe salpicasse a immaculada reputação a lama que ella forma e que tanta vez conspurca os caracteres.

Transparece em muitas palavras do illustre biographo, nas suas subtis ironias e nas amargas observações que semeia no livro, nos paralelos entre o preterito e o tempo presente, um certo desalento e desanimo ou descrença.

Não seremos nós que digamos que não tem razão.

Na mesma experientia dolorosa a que a perda do preclaro cidadão e virtuoso chefe de familia deu motivo, se encontram argumentos concludentes para demonstrar mais uma vez que *os mortos vão depressa* e que a gratidão não é a virtude mais generalizada no nosso tempo.

Todavia, o nome de João Chrysostomo conseguiu cingir-se n'um nimbo tão luminoso que logrará sempre o respeito dos homens de bem, vivendo na memoria dos que prezam os bons servidores da sua terra.

Esse nome, por felicidade, perpetua-se nos seus filhos, que assim sabem exaltar-lhe a veneranda memória, não só em livros como este, mas em actos da vida publica, continuando as veneraveis tradições da familia com toda a galhardia e primor.

Não foi decerto o menor serviço do general João Chrysostomo a educação que soube dar a seus filhos.

Não podemos alargar-nos muito e por isso temos de nos eximir a extractar algumas paginas e a reproduzir alguns documentos.

Mas, ao terminar, sempre diremos que nos parece que o livro tem como maior defeito o ser incompleto.

Estimariamos que se tivesse ligado de mais perto o biographado aos importantes acontecimentos de que Portugal foi o theatro durante a sua larga carreira publica, por outras palavras, que não fosse só um sympathico retrato, mas um quadro em que o biographado se visse ao lado das coisas e homens do seu tempo.

Mas a penna correcta do biographo arreceava-se do assumpto e estava sempre suspicaz de que o sangue que corria na mão de quem a segurava fizesse suppor que havia paixão, onde só havia respeito filial e o sentimento de justiça.

O. S.

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

Constantinopla

V

(Continuação)

Podemos colorir a ligeira descrição que fizemos d'esta capital com algumas anecdotas, que porventura caracterisam os seus costumes.

O espirito e a feição especial da vida dos povos não se difine bem, só pela photographia das cidades, rigorosa e fria.

Tenho-me permitido pôr isso transcrever algumas, intercalando-as na minha narrativa, despretenciosa e fugitiva, mas sincera e fiel, porque pinto através do meu temperamento.

Dei-me no hotel com um grande criador argentino que tem relações com muitos amigos meus.

Veiu aqui para comprar cavallos arabes de cobrição, antecipando-se ao total desapparecimento da raça, porque, cousa incrivel, d'aqui a pouco, será difficil encontrar verdadeiros cavallos arabes puros! A negligencia turca manifesta-se n'este como n'outros pontos.

O proprio Sultão dá o exemplo. Os cavallos de que se serve actualmente, são ingleses, allemaes e franceses.

Ha tempos, mandou elle comprar na Alemanha alguns cavallos.

Entre os animaes enviados havia um magnifico. No dia seguinte ao da sua chegada, ordenou que lh'o apparelhassem para ir n'elle á mesquita, onde, como já disse, vae fazer as suas orações semanalmente.

Estavam reunidos os officiaes e os cortezaos. O Sultão sahe do Paço. O cavallo vem soberbamente arreiado, mordendo o freio, impaciente. O Sultão lança-lhe um olhar satisfeito, monta, pega nas redeas, mas, apenas comeca a andar o corcel, ergue as patas em passo de dança!

Que escandalo! ir para a mesquita dansando!...

Tinha sido ensinado em alta escola.

Precepitam-se sobre elle, agarram-no. O Sultão apeia-se logo e entra n'uma carruagem.

Desde então o cavallo não tornou a sahir da cavallaria.

Quem me contou isto foi o picador-mór, mostrando-nos o culpado.

Para poder sahir da Turquia um cavallo de padreação é indispensavel um *Iradé*, uma permissão especial que só pode ser concedida pelo Sultão.

E' quasi um negocio diplomatico em que trabalha actualmente a embaixada francesa.

Diligenciei visitar a cavallaria onde estão os cavallos arabes do Sultão.

Impossivel. A proibição é formal, e, como o funcionario que a violasse arriscaria pelo menos a sua liberdade e perderia o seu lugar... torna-se incorruptivel.

Parece que ha alli animaes magnificos e por isso grande tem sido o pezar d'este estrangeiro, que não consegue vê-los.

Vimos porém alguns n'outras partes dignos de fama que tem esta celebre raça.

Passámos com este fim á costa da Ásia.

Que caminhos, meu Deus! Peiores do que os do Brazil. São antigas estradas calçetadas, cheias de covas de meio metro.

E' necessario vadear ribeiros. Se o vâo se desloca e o cocheiro o não sabe, toma-se um banho quando menos se suppôe.

N'uma d'estas excursões atravessamos uma ribeira cujo nome turco quer dizer — a ribeira das râs, tantas são as que coacham alli. Notei que nas duas margens havia restos dos encontros d'uma ponte que, a julgar pelo que ficou, devia ser esplendida.

O turco que nos servia de guia reparando n'isto, contou-nos então o que se segue:

«Vêem aquellas ruinas de dois antigos castellos nas duas margens oppostas? N'um d'elles morava a filha d'um grande pachá, no outro um guerreiro jovem, formoso e valoroso. Viam-se da janella e o amor fallou.

Para ser breve, sucedeu que um bello dia o guerreiro se atirou ás aguas então impetuosas da ribeira e foi procurar a dama dos seus pensamentos.

Apezar de molhado e frio, poude provar-lhe o ardor dos seus sentimentos. Assim continuou mais vezes, chegando a escorrer em agua, mas cada vez mais apaixonado. A bem amada todavia, mais pratica, não gostava de o ver assim encharcado; receia-lhe pneumonias. Que fez então? foi ter com o pae e persuadiu-o á construcção de uma ponte. A sua eloquencia foi tal que se construiu rapidamente.

Estava agora aberto o caminho. Não havia obstaculos, nem perigos, nem receios.

Mas, no fim de alguns dias do novo regimen, notou ella que o seu amante andava distraido, preocupado, menos pontual, mais frio.

Tratou de inquirir a causa. Elle acabou por confessar que a excitação do perigo, essa travessia na agua fria lhe fazia falta. Dava-se bem com o banho. Tinha saudade da poesia das fadigas e das dificuldades, que lhe eram aperitivo. Ao deitar-se á agua fria lembrava-se do calor dos seus braços.

Que cousa tão simples, exclamou ella! Procura de novo seu pae e implora-lhe a destruição da ponte. Parece que teve argumentos tão eloquentes d'esta vez como da primeira.

O pachá não pôde resistir ás supplicas da filha. Cortou-se a ponte.

Os amantes voltaram aos tempos antigos e os viajantes atravessam como podem, maldizendo a incostância dos guerreiros precursores de Kneipp!»

Passámos pelo hospital e pelo cemiterio, construções dos aliados anglo-franceses na guerra da Crimeia. Uma situação maravilhosa na margem do Bosphoro, em frente da Ponta da Europa. Arvores enor-

mes, muitas cruzes brancas e, ao meio, uma pyramide com os nomes dos officiaes mortos durante a campanha.

Está tambem alli a nova escola medica, a 20 minutos em barco e na costa da Asia.

Como deve ser commodo aos estudantes o ir á aula!

E' verdade que, por outro lado, a escola, collocada enire um quartel, um hospital e um cemiterio, tem tudo quanto percisa ao pé de si.

E' tambem em Scutari que vivem quasi todos os leprosos de Constantinopla n'um hospital especial.

Mas que ruas, que carruagens, que casas as de Scutari!

Não se imagina a que ponto pode chegar a miseria e como pode ta'bem viver tanta gente em opposição absoluta ás regras mais clementares da hygiene!

E' alli principalmente que se veem os jugos de buffalos com as suas grossas cabeças alongadas, illuminados pelos grandes olhos claros que fazem manchas na côr negra do animal.

São animaes incomparaveis para a tracção. Dizem que gostam de vencer difficuldades, arrastando as cargas. Affirma-se que dois buffalos valem tanto como seis ou oito cavallos.

Tem todavia um inconveniente estas juntas. No verão, apenas veem um poça de agua, embora estejam jungidos, não ha quem possa evitar que elles para alli vão deitar-se e refrescar.

— Começa em Scutari a via ferrea que se dirige a Bagdad, estação termino. E' uma linha allemã que deve valorisar as riquezas de toda esta parte da Asia Menor.

A influencia d'esta nação faz-se sentir muito aqui. São allemães os officiaes instructores do exercito turco; allemães os funcionarios europeus ao serviço da Turquio; allemãs as grandes casas commerciaes; allemãs as inspirações da politica. O Sultão reina, mas Guilherme governa.

Só o embaixador da Allemanha foi convidado para assistir no Paço ao *iftar* — a festa que termina o mez do jejum do Ramadán.

Nenhum outro diplomata recebeu convite.

Sabendo-se como os soberanos procuram constantemente equilibrar a balança entre os embaixadores acreditados nas suas côrtes, pode legitimamente concluir-se que a influencia allemã é preponderante.

— Não andei muito pela Asia, mas andei o bastante para alli vêr arvores que dão uma ideia da fecundidade, da riqueza do solo. Fui examinar uma, cujas dimensões chegam para que esteja installado, um café no seu tronco. Em cima fica uma sala e o quarto de dormir do proprietario.

Não é gracejo, vi isto com os meus olhos.

Lembrai-me dos cedros do Bussaco, reconhecendo com pezar que este platano vence aquellas formosas arvores.

Mas em compensação, aqui só uma arvore assim; no Bussaco ha uma verdadeira floresta cheia de encantos.

V.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

A força motriz que, segundo os projectos, se exige para pôr em movimento as machinas e apparelhos expostos e para os gastos em illuminação electrica ascende a 12.000 cavallos.

Na exposição de 1855 a força era de 350. Na de 1867 foi de 625. Subiu em 1878 a 2.500. Finalmente em 1889 já chegou a 6.500 cavallos.

E' uma progressão accentuadamente crescente.

* * *

A comissão encarregada de examinar os projectos do caminho de ferro electrico da exposição teve 5 trabalhos a estudar. Adoptou a proposta Macomble, que comprehende uma linha de 1 metro e uma plataforma com duas velocidades, assente sobre um viaducto especial e parallelo á linha férrea.

A comissão julga que as modificações feitas ao sistema que já foi installado em Chicago o melhoraram muito, dando garantias de completo exito.

Os passageiros pagarião 0,25 no caminho de ferro e 0,50 na plataforma.

* * *

O ministro approuvou a concessão do caminho de ferro electrico circular da exposição.

O projecto comprehende o comboio sobre carris e a plataforma de 3 velocidades, ou passeio movel, que permitte o transporte d'um grande numero de passageiros e serve ao mesmo tempo de divertimento e attractivo da exposição.

Apresentaram-se no concurso 4 projectos, sendo preferido o projecto Macomble.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1898.

Uma das coisas melhor organisadas que nós temos, mesmo na maior perfeição de funcionamento, é a politica do descredito.

Realmente torna-se notável como pela substituição das facções politicas no poder fica sempre na opposição uma fileira firme a desacreditar-nos por todas as fórmas, isto sem falar em que, por parte dos partidos governamentaes, não falta tambem quem, pondo no estendal as miserias de hontem, mostre aos contrarios que os perniciosos resultados da sua passagem no poder são irremediáveis.

E' pasmosa a insensatez com que se diz rejugilante na imprensa que o governo não tem com que pagar o coupon de outubro, como se quem o affirma tivesse a menor competencia para o fazer e como se essa noticia concorresse de qualquer fórmula para o bem do paiz ou (explicavel seria, talvez, a insanía do poder) resolvesse logo a corôa a chamar ao governo da nação esses inconscientes e prejudiciaes declamadores.

Manda o governo um emissario lá fóra tratar de negocios financeiros, com a dupla qualidade de seu agente e de deputado da nação. Volta elle sem ter conseguido mais que um contracto ruinoso nas suas bases e peior nas condições que se lhe introduziram; levanta-se questão, que logo vem para as gazetas, e n'ellas de um e outro lado se trocam improperios pessoaes, e o emissario, o deputado, o que evidentemente era confidente de segredos financeiros, põe em pratos limpos ou em letras sujas todo o estado preario do thesouro, declarando-o de todo arruinado e sem sequer nos dar a consolação de que elle o salvou — o que significa que arruinado está.

Vae outro emissario, um intelligente funcionario superior do ministerio, e logo a opposição se levanta em grita de que elle nada fará; e perscrutam-se os seus menores passos para, sem mais exame, se proclamarem errados, e rejuví'a-se com a noticia de cada mau resultado de uma tentativa!

O que nos vale, o que nos salva do total cataclismo é que lá fóra ha já tão perfeito conhecimento do nosso estado economico como da nossa politica interna e mesquinha, o que faz que se apreciem, na sua devida conta, as declamações dos jornaes, e seja bem outrô o barometro que regula as cotações dos nossos fundos.

Estes desceram, desde o principio do mez até o fim da semana ultima, mas, depois d'ella, experimentaram uma certa melhoria, ficando o nosso 3% em Londres a 17,87, o que é apenas 0,13 menos do que a cotação do fim de junho.

Alguma coisa devem ter concorrido para esta melhoria os decretos sobre trigos, que tiram as esperanças — fagueiras para muitos — de uma grande importação livre, tendo que pagar hoje 7 réis por kilogramma.

* * *

O cambio, affectado pela baixa do do Brazil, o qual não seceu a sua marcha ascensional que se previa, teve uma pequena descida, de que se vae levantando a custo; o premio da libra chegou a ultrapassar no dia 83\$720 réis, voltando depois a 3\$600 3\$650, a que fica.

* * *

N'estas oscillações não tem, evidentemente, influencia o estado das operaçoes da guerra dos nossos vizinhos com a America porque aliaz seria muito peior a nossa situação.

Com effeito, na passada quinzena o estado de expectativa em que se achava este movimento teve um final de acto dos mais emocionantes. O grande combate naval que, desde o principio, se

esperava, deu-se em condições tão desgraçadas que a Hespanha perdeu por completo a sua esquadra commandada pelo almirante Cervera, isto é, as melhores cartas do seu baralho, e o restante do avariado naipe que, tarde e mal, ia caminho das Philippinas, teve que voltar aos mares da peninsula, para defender as costas d'esta do anunciado bombardeamento por uma esquadra *yankee*, que para elles caminha.

Por ultimo, a cidade de Santhiago acaba de capitular, o que parece convenceu o nosso infeliz vizinho de que a sua coragem no mar como em terra iguala a sua impericia para as grandes luctas.

O movimento da nossa bolsa tem sido limitado a pequenas operações, sendo mais procuradas as accções dos bancos Commercial, Lisboa & Açores e Ultramarino e as obrigações Phosphoros, contra obrigações Aguas e Atravez d'Africa, que teem sido desenhadas.

Para a descida d'estas ultimas tem concorrido a nomeação da comissão de inquerito, de que os juristas temem resulte uma redução do coupon. Mas o receio é prematuro porque essa comissão apenas reuniu uma vez (embora as gazetas diarias lhe tengan annunciado varias reuniões) resolvendo apreciar os documentos que mandou imprimir e que até hoje não recebeu—nada mais.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	29 5/8	29 9/16	Desconto no Ban-	
" cheque....	29 7/16	29 3/8	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	965	968	No mercado.....	6 0/0
" cheque.....	969	970	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	395	396	res.....	176
" cheque....	397	399	Cambio Brazil...	7 1/8
Francfort 90 d/v...	395 1/2	396 1/2	Premio libra.....	3.650 e
" cheque...	397 1/2	399 1/2		3.680
Madrid cheque	970	990		

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juillet 1898.

Depuis une quinzaine notre marché financier s'est dirigé vers la hausse, car une animation extraordinaire favorisée par les remplacements des coupons de Juillet a régné pendant un certain nombre de séances, et les cours de la plupart des grandes valeurs se sont trouvés poussés à des plus hauts niveaux.

Aujourd'hui le calme a déjà fait de nouveau son apparition.

Personne n'ignore les nouveaux règlements de bourse. Aurait-on voulu, par cette animation inaccoutumée, saluer au commencement de ce mois la mise en application du système de réorganisation du marché? La seule question qui se pose désormais est celle de savoir si cette réorganisation va produire sur le mouvement des affaires les heureux résultats qu'on en espère. Jusqu'à présent il n'y paraît pas beaucoup.

Les efforts de la spéculation se sont portés principalement sur notre Rente 3 % qui s'inscrit à 103.20.

L'Italien ex-coupon termine à 92.50. Le commerce extérieur de l'Italie a donné d'assez bons résultats en mai.

L'Extérieure, sur le bruit que des négociations pour la paix étaient commencées, passe à 36 fr., mais ou n'est pas sans inquiétude sur la façon dont les partis accepteront les ouvertures pacifiques. Les Cuba 5 % valent 125 fr. et les 6 % 151 fr.

Le 3 % Portugais clôture ex-coupon à 17.60 — l'obligation des Tabacs vaut 466. Voici le tableau des ventes de cette compagnie pour le 8^e exercice (du 1^{er} avril 1898 au 31 mars 1899).

	Kilogr.	Réis
Ventes du mois de juin 1898 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	177.477	701.514 992
Ventes des mois antérieurs.....	343.278	1.360.958 425
Total des ventes au 31 juin 1898.....	520.755	2.062.473 317
Période correspondante du précédent exercice.....	507.403	2.009.892 753
Déférence en faveur de l'exercice en cours.....	13.352	52.580 664

Les Fonds Russes restent d'une fermeté inébranlable.

Le Consolidé cote 104.30, le 3 % 1891 97.50 et le 3 1/2 1894, 101.20.

Le 4 % Roumain s'échange à 93.95, le 4 % 1898 à 93.45 — Un avis officiel appelle au remboursement pour le 13 Juillet toutes les obligations non couvertes de l'emprunt 5 % 1875.

Les Fonds Brésiliens n'ont pu maintenir leur hausse devant la vive discussion à laquelle a donné lieu l'opération dite de consolidation des coupons de la dette extérieure pendant trois années. Le 4 1/2 1888 finit à 51.50 et le 4 % à 51.80.

Les Emprunts des provinces Argentines sont en progression: Calamarca à 220 fr., Saint Louis à 260 fr., Corrientes vers 285 fr. et Cordoba vers 120 fr.

L'activité s'est fait sentir également sur les établissements de crédit.

La Banque de France passe à 3600 fr. Le dividende du premier semestre de l'exercice 1898 a été fixé à 56 fr., nets d'impôts, au lieu de 59 fr. pour la période correspondante de 1897.

Le Crédit Foncier, qui va procéder à une première opération de conversion sur ses obligations foncières 1885, s'inscrit à 715 fr.

La Générale clôture à 530 fr. Cette société serait sur le point de procéder avec le Crédit Algérien à l'émission de 30 millions d'obligations de la Raffinerie Say, transformée en Société anonyme.

La Banque Ottomane fait 550 fr. L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1897 et fixé le dividende à 10 sh. soit 12.50 par action.

Les occasions d'exercer fructueusement son activité ne manqueront pas à la Banque Ottomane.

En dehors des conversions et unifications de dettes à l'étude, le gouvernement turc aura à recourir à la Banque ottomane pour des opérations de trésorerie qui se traduiront par des bénéfices appréciables pour la Société. C'est ainsi qu'il vient de demander une avance de 300.000 liv. pour rembourser au gouvernement russe une somme d'égale importance sur l'arriéré de l'indemnité de guerre turco-russe. Cette avance, remboursable en quatre annuités, a été consentie sous la garantie du Conseil de la Dette.

Les actions de nos grandes compagnies de Chemins de Fer, soutenues par l'augmentation de leurs recettes, ont encore progressé de quelques points. Depuis le 1^{er} Janvier au 24 Juin la plus value des recettes pour les six grands réseaux s'élève à 20.358 000 fr.

L'Est s'inscrit à 1100 fr., le Lyon à 1955 fr., le Midi à 1.485 fr., le Nord à 2180 fr., l'Orléans à 1890 et l'Ouest vers 1225 fr.

Les actions des chemins secondaires continuent à être généralement bien tenues mais ne donnent lieu qu'à des transactions assez restreintes.

Le marché des chemins de fer Etrangers demeure satisfaisant. Excellente tenue des valeurs du groupe Suez. Nous inscrivons l'action à 3710 fr., la part de fondateur à 1430 fr. et la part civile vers 2540 fr. La plus value des recettes depuis le 1^{er} Janvier atteint 6.945.690 fr.

Les Voitures à Paris regagnent plus que leur coupons à 835 fr.

Les Sociétés de Navigation manquent d'animation. A noter les Messageries à 684 fr., la Transatlantique à 350 fr., les Chargeurs à 1510 fr. et la Havraise Peninsulaire à 540 fr.

Les Mines d'Or accentuent leur fermeté, car le rendement du mois de juin a été de nouveau supérieur à celui de mai : 365.101 onces d'or.

Le marché minier semble donc avoir bénéficié de la disparition de la cote de la coulisse de l'Extérieur, Rio, etc.; une animation de bon augure n'a cessé d'y régner et les valeurs remuneratrices ont été particulièrement traitées.

La Chartered clôture à 65 fr., Sheba à 45 fr. et la Robinson à 220 fr.

Moçambique a des demandes à 57 fr.

La Mossamédés se négocie vers 10 fr.

L'assemblée des actionnaires a eu lieu le 22 Juin. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1897 qui se sont soldés par un crédit de 18.705 fr. Du rapport présenté sur la richesse aurifère de cette entreprise, il ressort «qu'une Compagnie filiale en continuant ses travaux d'exploration a amené la découverte d'affleurements de filons de quartz aurifères et d'importantes couches d'alluvions contenant de l'or». Au point de vue agricole, la Compagnie a décidé «de porter spécialement son attention sur la plantation de l'arbre à caoutchouc.»

Le Rio-Tinto vaut 680 fr. Cape (ex-coupon) 123 fr. et le Tharsis 172 fr.

La de Beers s'avance à 710 fr.

Le bénéfice brut total de cette Compagnie pour l'exercice clos le 30 Juin a été de £ 3.651.100; les dépenses se montant à £ 1.458.000 et les sommes exigées pour le service des obligations sociales à £ 309.000, le bénéfice net de 1897-1898 se monte à £ 1.884.000. Le dividende total a été fixé à 40 % soit £ 2.—Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas le solde reporté de l'exercice précédent.

L. C.

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	JULHO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscripç. de assent..	29,80	-	29,72	29,78	29,70	29,80	29,75	29,80	29,93	29,75	29,80	29,97	30,70	-	
" coupon.	29,85	29,90	29,93	29,90	29,83	29,85	-	29,80	29,76	29,75	29,75	29,90	29,95	-	
Obrig. 4 0/0 1888.....	14.450	14.450	14.400	-	-	-	14.400	14.500	-	-	14.450	14.500	14.550	-	
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 1 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40.800	-	-	40.700	-	
" 4 1/2 0/0 coup. int...	-	40.900	-	-	-	-	-	-	41.000	-	41.200	-	41.200	-	
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	128.000	123.000	123.000	123.300	123.300	120.700	-	121.000	121.000	121.000	121.000	121.400	121.200	-	
" " Commercial....	-	118.000	-	-	-	-	-	-	119.500	-	120.000	120.000	-	-	
" " N. Ultramarino..	-	104.600	-	104.600	104.600	104.800	-	104.600	104.500	104.200	104.300	-	104.500	-	
" Tabacos coupon...	82.500	81.500	81.600	83.000	83.000	82.600	82.400	82.600	83.200	-	-	84.700	85.000	-	
" Comp a Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000	-	-	-	10.000	-	
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	-	-	94.500	94.600	-	94.900	94.900	94.800	94.800	94.800	94.860	-	
" " 5 0/0.....	92.500	92.000	92.300	92.500	92.500	92.500	92.600	92.600	92.500	92.600	92.600	92.600	92.700	-	
" C. Real 3 0/0 1.º grau	73.200	73.300	-	73.300	73.500	73.500	73.400	73.200	73.500	73.500	73.500	73.600	-	-	
" " 2 0/0 2.º grau.	13.800	13.800	13.800	13.850	13.850	13.800	13.800	13.850	13.800	13.800	14.150	14.100	14.200	-	
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	39.500	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	72.000	72.000	-	70.900	69.000	69.000	-	68.000	69.000	68.000	68.700	-	-	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	18,50	18,10	18,40	18	17,75	17,60	17,55	17,50	17,50	17,60	-	-	-	-	
Acções Comp. Real.....	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres....	-	12,50	-	-	19	16	17	17	18	18	18,25	-	-	-	
" Norte Hespanha..	-	58	59	63	60	61	66	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza...	-	117	117	120	117	120	125	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	-	-	-	72	72	68,50	72	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	233	231	231	233	225,50	225,50	-	225,50	-	228	229	-	-	-	
" " 2.º grau.	42	-	42	41	41	41	42	41,50	-	46	-	-	-	-	
" " antigas.	-	-	-	-	-	111	108	112	-	-	-	-	-	-	
" C. Beira Alta	-	53	-	-	52,50	52,50	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres....	-	53	53	53	54	53,50	54	55	56	56	56,25	-	-	-	
" N. Hesp. (1.º hyp) ..	-	193	193	199	195	191,50	200	-	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3 0/0 portuguez....	18	18,12	18,12	17,87	18	17,87	17,75	17,75	17,62	17,62	17,75	17,87	-	-	
Obrig. Atravez Africa	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa....	46,62	46,62	46,62	46	46	45	45	45	44,25	-	43	-	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	45,50	-	-	-	-	-	43,50	42,50	42,25	43,50	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESPDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totaes			1898		
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida.	de 18 a 24 Jun.	693	Réis 69.342.000	Kil. 100.060	693	Réis 61.882.623	Kil. 92.122	Réis 1.568.271.000	Réis 1.425.517.761	Réis 142.753.239	Réis		
	25 a 1 Jul.	"	Réis 63.841.000	Kil. "	"	Réis 62.778.798	Kil. 90.589	Réis 1.632.112.000	Réis 1.488.296.559	Réis 143.815.441	Réis		
Nova rede garantida.	18 a 24 Jun.	380	Réis 8.556.000	Kil. 22.515	380	Réis 7.797.377	Kil. 20.519	Réis 179.686.000	Réis 171.231.239	Réis 8.454.761	Réis		
	25 a 1 Jul.	"	Réis 7.886.000	Kil. 20.752	"	Réis 7.902.202	Kil. 20.795	Réis 187.572.000	Réis 179.133.441	Réis 8.438.559	Réis		
Sul e Sueste...	28 a 3 Jun.	475	Réis 17.162.031	Kil. 36.130	475	Réis 13.755.870	Kil. 28.959	Réis 390.971.572	Réis 304.595.675	Réis 86.375.897	Réis		
	4 a 10 "	"	Réis 17.927.170	Kil. 37.741	"	Réis 13.985.290	Kil. 29.442	Réis 408.898.742	Réis 318.580.965	Réis 90.317.777	Réis		
Minho e Douro.	11 a 17 "	"	Réis 16.091.680	Kil. 33.877	"	Réis 15.003.190	Kil. 31.585	Réis 424.990.422	Réis 333.584.155	Réis 91.406.267	Réis		
Beira Alta....	26 a 1 Abril	353	Réis 17.520.472	Kil. 49.633	353	Réis 17.646.110	Kil. 49.988	Réis 247.704.383	Réis 232.417.003	Réis 15.287.380	Réis		
Nacional—(Mirandella e Vizeu).....	28												

LINHAS PORTUGUEZAS

Guimarães a Fafe. — Finalmente resolveu-se, como era de justiça e de conveniencia, annullar o decreto, que já duas vezes foi promulgado, sobre a concessão d'esta linha á companhia de Guimarães, fazendo-se-lhe a mesma concessão provisoria (isto é, até que o parlamento a approve) nas mesmas condições que foram estipuladas para as linhas da Regoa a Chaves e do Valle do Lima.

Cantanhede á barra de Aveiro. — Foi publicada a lei sancionando o decreto das cõrtes geraes de 3 de junho ultimo que concedeu a isenção de direitos de importação do material fixo e circulante destinado á construcção e primeiro estabelecimento do caminho de ferro de via reduzida de Cantanhede á barra de Aveiro.

Vouga. — Foi pedido pelos concessionarios do caminho de ferro do Vouga a concessão por 99 annos d'uma queda de agua no rio do mesmo nome entre a confluencia do Lesle e a do ribeiro de S. Christovão. Pensa-se em aproveitar aquelle força motriz para a tracção.

Wagons leitos. — Nos comboios expressos entre Lisboa e Madrid e vice-versa, passou a circular a carruagem da companhia dos wagons-leitos ás segundas, terças, quintas e sabbados nos comboios ascendentes, e aos domingos, segundas, quartas e sextas nos descendentes.

Corgo. — Foi á assignatura real a carta de lei auctorizando a concessão definitiva aos srs. Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da construcção e exploração de um caminho de ferro da Regoa a Chaves e á fronteira.

Tremvias no Sul. — Já está aprovado o horario do novo serviço de comboios tremvias que vae ser inaugurado entre Faro e Albufeira.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Impostos em Hespanha. — O governo hespanhol aumentou os impostos sobre o transporte em caminhos de ferro (a titulo provisorio, por causa da guerra) elevando-os em 40 por cento.

Assim os 15 % que se pagavam sobre bilhetes de passageiros, ou 7,5 % quando a reducção sobre os preços das tarifas geraes são superiores a 20 por cento passaram-se a elevar-se a 21 por cento e 10,50 por cento respectivamente.

No transporte de bagagens e mercadorias ha a mesma sobretaxa elevando-se tambem o antigo 3 % a 4 %, do que resulta que o imposto passa a ser de 5,60 por cento sendo, além d'issso cobrado seja qual for a importancia do transporte e não com a izenção até 250 pesetas, como até hoje.

Bilbao a Castro Urdiales. — O movimento que se vae fazendo n'este paiz para o aproveitamento das suas riquezas mineralogicas, explorando optimos jazigos até aqui abandonados ou de lava fruxa, tem como consequencia a construcção de linhas ferreas especiaes, que servem estas regiões mineiras e as approximam dos portos de mar ou dos centros da industria metallurgica. O numero de kilometros construidos com este fim é já consideravel e tende a augmentar.

O caminho de ferro que deve ligar Bilbao a Castro Urdiales avança rapidamente.

Tambem estão adeantadas as obras da linha de San Julian a Castro Urdiales, continuando as obras no ramal de Castaño a Traslaviña

Pontevedra a Carril. — Proguidem regularmente as obras de esta linha. Estão adeantadas as da ponte em Caldas e vão principiar as da Golpilla.

Espera-se que em janeiro circulem já comboios entre Pontevedra e Santiago.

Central de Aragão. — A companhia foi auctorizada a abrir á exploração a 1.ª secção, de Segorbe a Sagunto, que tem 32 kilo-

metros. Vae inaugurar-se brevemente outra secção do lado oposto a Sagunto, isto é, de Calatayud a Daroca.

O comprimento total da linha deve ser de 300 kilometros.

A secção entre Segorbe e Sagunto é a mais importante da linha entre Sagunto e Teruel, não tanto pelas dificuldades technicas da sua execucao, mas pelo custo da expropriação de terrenos valiosos, e porque communica directamente com Valencia e Barcelona e Segorbe que é a terra mais importante da linha até Teruel.

Entre Sagunto e Teruel ha 145 kilometros.

A obra mais importante da secção aprovada é o viaducto de Arguines que tem 22m de altura e 7 arcos. O vão do arco medio tem 20m, sendo os dos arcos lateraes de 10m. O viaducto é de alvenaria.

O caminho de ferro é de via larga normal, 1,674. Emprega carris de aço, perfil Vignole, com 9m de comprimento, pesando 31 kilog. por metro corrente.

Linares a Almeria. Recomeçaram as obras d'esta linha. São feitas por administração da Companhia del Sur de Espanha.

Como foram já vistoriadas oficialmente as obras entre as estações de Hueso e Quesada e o ribeiro do Salado, deve brevemente abrir-se esta parte da linha á exploração, havendo um pequeno trasbordo.

França

Rede do Norte. — O rendimento das linhas, entrando a de d'Amiens a Rouen, foi, em 1897..... 207.802.120,21 francos as despesas..... 101.500.755,97 "

O que dá..... 106.301.364,24 "

Depois das deduções por diversos encargos, o liquido reduz-se a.....

Como o lucro liquido das linhas

Nord belges deu..... 4.822.334,20 "

e veiu do exercicio de 1896..... 5.325,06 "

fica de lucros..... 25.898.080,73 "

que permite um dividendo de 48 francos por accão, o que, junto ao juro de 16 francos, produz 64 francos por accão inteira.

O exercicio de 1897 deu, sobre o de 1896, um augmento de 6.700.000 francos.

O augmento foi de

2.600.000 francos em passageiros
1.200.000 " na grande velocidade
500.000 " " pequena "

A receita das encomendas postaes aumentou e é d'ahi que veiu o augmento no trafego da grande velocidade.

Houve mais em passageiros

101.297 na 1.ª classe
473.937 " 2.ª "
2.820.460 " 3.ª "

Rede do Este. — Esta rede mede actualmente 4.833 kilometros.

As receitas brutas excederam no anno de 1897 163 milhões de francos, mais 3 milhões do que em 1896, apesar de se conservar constante a extensão kilometrica.

A visita do czar e a revista de Mocerenclo contribuiram para este augmento.

A progressão mais rapida que se nota é na receita dos passageiros.

A receita d'esta proveniencia em 1896 foi de 160.942.502 francos, e em 1897 foi de 163.709 138 francos.

O numero de passageiros de 1.ª classe mantem-se sensivelmente ha alguns annos; o de passageiros de 2.ª classe tem um augmento medio de 1.000 passageiros por dia; o de 3.ª classe de 3.317 por dia.

D'este modo as percentagens das 3 classes são :

1.ª classe..... 5,15 por 100 passageiros
2.ª "..... 33,70 " " "
3.ª "..... 61,15 " " "

O numero de expedições em 1897 foi de 22.315.464 francos, sendo 8.610.784 encomendas postaes e 5.462.238 em pequena velocidade.

As despesas cresceram 243.000 francos.

O coefficiente da exploração passou de 59,25 francos em 1895 o ser de 55,60 em 1897.

Inglaterra

Estão a construir-se nos Estados Unidos na Sociedade de electricidade de Schenectady no Estado de New-York, 32 locomotivas electricas para a via férrea subterranea central de Londres.

Cada locomotora pesará 45 toneladas, podendo dar 800 cavallos de velocidade e rebocar um comboio de 5 wagons com 150 toneladas e a velocidade de 24 kilometros por hora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

RELATORIO

DO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

E PARECER DO

CONSELHO FISCAL

APRESENTADOS A

Assembléa Geral dos Accionistas

DE

11 de Julho de 1898

SENHORES

O Conselho d'Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, cumprindo a obrigação imposta pelos estatutos da nossa Companhia, aprovados pelo alvará de 30 de novembro de 1894, vem dar conta á assembléa geral dos srs. accio-

nistas, dos actos da administração, no exercício de 1897, terceiro depois da execução do convenio de 4 de maio de 1894.

O processo seguido n'esta exposição é identico ao dos relatórios anteriores: na primeira parte dar-se-ha conta dos resultados da exploração, na segunda parte será apresentada a situação do nosso activo e passivo, no principio e no fim do exercício, acompanhada de noticia de todos os actos que possam influir na apreciação do estado da nossa Companhia, e por fim a nota dos resultados da administração das nossas Caixas de reformas e pensões no ultimo anno civil.

Primeira parte

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO

O numero de kilometros explorados não variou em 1897; permaneceu, como em 31 de dezembro de 1896, em 1.072,527 kilometros.

O percurso total dos comboios (passageiros e mercadorias), que tinha sido em:

1896 de..... 3.392:312 kilometros

atingiu em

1897 3.580:949 »
ou seja o aumento de. 188:637 » de trem

o que foi devido, em geral, ao desenvolvimento do trafego, e, em particular, ao maior numero de comboios nas linhas.

O quadro seguinte tem por fim confrontar os resultados do exercício de 1897 com os do exercício de 1896.

Designação	Em réis			Em francos, pelo cambio theórico do par (80 réis por franco)		
	1896	1897	Diferença em 1897	1896	1897	Diferença em 1897
Receitas do trafego.....	3.560:733:089	3.812:201:340	+ 251:468:251	19.781.850,49	21.178.896,33	+ 1.397.045,84
Garantia de juros.....	501:676:098	498:058:093	- 3:618:055	2.787.094,15	2.766.991,63	- 20.102,52
Receitas fóra do trafego.....	39:174:109	19:562:095	- 19:611:044	217.633,94	108.683,14	- 108.950,80
Total geral das receitas.....	4.102.584:146	4.329.822:798	+ 228.238:652	22.786.578,58	24.054.571,10	+ 1.267.992,52
Despesas.....	1.558.664:459	1.752.874:065	+ 194.229:066	8.659.135,88	9.738.189,25	+ 1.079.053,37
Producto liquido.....	2.542.939:687	2.576.948:733	+ 34.009:046	14.127.442,70	14.316.381,85	+ 188.939,15
	K	K	K	K	K	K
Percorso dos comboios.....	3.392:312	3.580:949	+ 188.637	3.392:312	3.580:949	+ 188.637
Kilometros de via.....	1:073	1:073	-	1:073	1:073	-
Por kilometro de trem:						
Receitas.....	1:210	1:209	- 001	6,72	6,7	+ 0,01
Despesas.....	459	489	+ 30	2,55	2,71	+ 0,16
Producto liquido.....	751	720	- 31	4,17	4,00	- 0,17
Por kilometro de via:						
Receitas.....	3.822:538	4.035:250	+ 212:712	21.236,32	22.418,05	+ 1.181,73
Despesas.....	1.452:604	1.633:620	+ 181:016	8.070,02	9.075,66	+ 1.005,64
Producto liquido.....	2.369:934	2.401:630	+ 31:696	13.166,30	13.342,39	+ 176,09
	Em francos, ao cambio medio de 714,32 réis por 3 fr. em 1896			Em francos, ao cambio medio de 791,5 réis por 3 fr. em 1897		
Receitas do trafego.....	1.954:151,82	16.010:252,99	+ 1.056.101,17	13.496.145,63	14.449.278,61	+ 953.132,98
Garantias de juro.....	2.106:912,55	2.091:715,98	- 15.196,59	1.901.491,91	1.887.776,98	- 13.714,93
Receitas fóra do trafego.....	164:512,05	82.159,36	- 82.361,69	148.480,51	74.148,95	- 74.331,56
Total geral das receitas.....	17.225.585,42	18.184.128,33	+ 958.542,91	15.546.118,05	16.411.204,54	+ 865.086,49
Despesas.....	6.545.900,88	7.361.614,65	+ 815.713,77	5.907.685,88	6.643.868,85	+ 736.182,97
Producto liquido.....	10.679.684,54	10.821.513,68	+ 142.829,14	9.638.432,17	9.767.335,69	+ 128.903,52
	K	K	K	K	K	K
Percorso dos comboios.....	3.502:312	3.580:949	+ 188.637	3.392:312	3.580:949	+ 188.637
Kilometros de via.....	1:073	1:073	-	1:073	1:073	-
Por kilometro de trem:						
Receitas.....	5,08	5,07	- 0,01	4,59	4,58	- 0,01
Despesas.....	1,92	2,04	+ 0,12	1,74	1,86	+ 0,12
Producto liquido.....	3,16	3,03	- 0,13	2,85	2,72	- 0,13
Por kilometro de via:						
Receitas.....	16.053,66	16.946,97	+ 893,31	14.488,46	15.294,69	+ 806,23
Despesas.....	6.100,50	6.860,76	+ 760,21	5.505,76	6.191,86	+ 686,10
Producto liquido.....	9.953,11	10.086,21	+ 133,10	8.982,70	9.102,83	+ 120,13

A comparação dos dois exercícios no quadro precedente é feita tomando-se sucessivamente o cambio ao par, e os cambios medios em 1896 e em 1897.

O aumento das receitas do tráfego é distribuído, como segue, pelos dois semestres:

Semestres	Passageiros	Mercadorias	
		Grande velocidade	Pequena velocidade
1.º semestre.....	34:162 \$637	16:681 \$739	25:109 \$193
2.º semestre.....	28:639 \$407	17:367 \$029	129:508 \$246
Somma....	62:802 \$044	34:048 \$768	154:617 \$439
Total.....		251:468 \$251	

O coeeficiente de exploração, que resulta das quantias acima exaradas, tem sido para a rede em geral, comprehendendo as receitas fóra do tráfego, mas com exclusão das provenientes de garantias de juro:

em 1895..... 45,87 por cento
em 1896..... 43,30 " "
em 1897..... 45,74 " "

O aumento do coeeficiente de exploração em 1897, em relação a 1896, é devido a que o aumento muito animador das nossas receitas tem sido absorvido pelo aumento apparente, quasi igual, das despesas de exploração. Em larga escala este aumento das despesas é a consequência do maior numero de kilometros de trem, de que resultam forçosamente despesas consideraveis; do desenvolvimento que de novo, ao decahir do anno, tiveram os trabalhos de reparação do material, muito affrouxados depois do incendio das nossas officinas geraes, e sobretudo da aggravação do cambio, que se tem tornado extraordinariamente oneroso para a propria exploração, encarecendo sobremaneira o preço de grande numero das nossas compras, mormente dos fornecimentos de artigos metallicos de todas as especies, do créosote, e do carvão, cujos preços subiram mais do que nunca de 1896 para 1897; etc.

Mas, afóra estas causas, convém notar outro sim, que anteriormente, se tinha creditado a conta da exploração pelo valor de quantidades importantes de sucata, sem distincção de proveniencia, em quanto em 1897 se voltou ao sistema, decerto mais logico, de tão sómente levar ao credito d'aquelle conta a venda da sucata, proveniente de trabalhos incluidos em despesas da mesma exploração.

Se considerarmos sucessivamente os resultados de exploração da parte não garantida e das duas linhas garantidas da nossa rede, obteremos, como coeeficientes de exploração, os numeros seguintes (receitas fóra do tráfego e garantias não comprehendidas):

	1895	1896	1897
Conjunto das linhas não garantidas (cujas receitas constituem perto dos $\frac{9}{10}$ da totalidade d'ellas) — 693 kilometros.....	40,34 %	38,31 %	40,34 %
Linha garantida da Beira Baixa (garantia de juro não comprehendida) — 212 kilometros.....	110,71 %	93,32 %	88,12 %
Linha de Torres-Figueira-Alfarelos (garantia de juro não comprehendida) — 168 kilometros.....	83,58 %	83,52 %	81,54 %

E' tão sómente ha dois annos, como demonstram os numeros supramencionados, que as receitas da linha da Beira Baixa deixam de ser inferiores ás despesas.

O rendimento liquido, por kilometro de trem, tem sido para a rede em geral (garantias comprehendidas):

Em 1895..... 773 réis
" 1896..... 751 " "
" 1897..... 720 "

O rendimento liquido por kilometro de via tem sido (garantias comprehendidas):

Em 1895..... 2:196 \$723 réis
" 1896..... 2:369 \$934 " "
" 1897..... 2:401 \$630 "

Vemos, assim, que os esforços empregados para aumentar o tráfego teem tido por effeito diminuir o producto liquido de cada comboio, mas que, mercê do aumento de numero de comboios, o producto liquido total de cada kilometro de via aumentou. Taes resultados são perfeitamente normaes.

OBSERVAÇÕES SOBRE O TRAFEGO

1.º — PASSAGEIROS

Sob o ponto de vista da rede em geral.

O quadro annexo ao relatorio sob o n.º 21 offerece a comparação dos resultados do movimento geral dos passageiros em 1897 e 1896.

O numero de passageiros tem sido de:

	Augmento sobre o anno precedente
Em 1895	3.209:064
" 1896	4.197:009
" 1897	4.870:590

O ultimo augmento de 675:581 proveiu quasi inteiramente dos passageiros de 3.ª classe: houve sómente 42:149 passageiros de 2.ª classe a mais, e o numero de passageiros de 1.ª teve a diminuição de 11:393.

Este resultado é devido a que a maior parte dos comboios tramways até agora não comportava primeira classe. Temos, porém, diligenciado reagir contra a tendencia do publico para baixar de classe nos transportes.

A receita total dos passageiros tem sido:

	Augmento sobre o anno precedente
em 1895.....	1.556:573 \$196
" 1896.....	1.633:933 \$613
" 1897.....	1.688:512 \$927

Linhos suburbias.

E' principalmente nas linhas suburbanas de Lisboa que toma incremento o movimento de passageiros.

O quadro seguinte apresenta os promenores dos resultados dos comboios tramways, organisados para a linha de cintura de Lisboa e entre Coimbra e Figueira, e dos comboios das linhas de Lisboa a Cintra e de Lisboa a Cascaes, dizendo respeito o serviço d'estas duas ultimas linhas aos comboios tramways e comboios mixtos.

Pormenores	Anno	Quantidades			Produtos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
TRAMWAYS								
Lisboa a Sacavem.....	1896	—	91.007	361.496	452.513	— \$—	9:038 \$980	23:619 \$550
	1897	—	118.121	511.180	629.301	— \$—	10:603 \$930	29:449 \$640
Diferença a favor de 1897.		—	27.114	149.684	176.798	— \$—	1:546 \$950	5:830 \$090
Coimbra a Figueira.....	1896	—	17.051	87.665	104.716	— \$—	4:100 \$750	10:490 \$780
	1897	—	18.584	99.705	118.289	— \$—	4:433 \$560	11:781 \$670
Diferença a favor de 1897.		—	1.533	12.040	13.573	— \$—	242 \$810	1:290 \$890
TRAMWAYS E MIXTOS								
Lisboa a Cintra.....	1896	25.152	175.723	322.564	523.439	10:662 \$370	38:585 \$690	40:325 \$320
	1897	13.916	179.811	430.414	629.141	7:526 \$710	39:150 \$520	49:534 \$650
Diferença a favor de 1897.		—	4.088	107.850	105.702	— \$—	1:564 \$830	9:209 \$330
Lisboa a Cascaes.....	1896	74.509	348.327	780.165	1.203.001	17:580 \$170	49:225 \$094	61:400 \$884
	1897	80.576	335.762	1.117.275	1.533.613	19:933 \$470	49:220 \$480	80:951 \$184
Diferença a favor de 1897.		6.067	—	337.110	330.612	2:353 \$300	— \$—	19:550 \$300
	1896	—	12.565	—	—	— \$—	4 \$614	— \$—

Vemos quão rápida é a progressão, notavelmente na linha de Cascaes. E podemos prever que com o movimento de habitação ordinaria fóra do centro da capital, que se dá continuadamente n'esta direcção, tal aumento se tornará cada vez mais accentuado.

O serviço de tramways foi igualmente inaugurado em 1897 entre Porto e Ovar. O numero total de passageiros, n'este troço, passou de 614.831 a 699.330, isto é, teve o aumento de 84.509, correspondente a um excedente de receita de 6.100.000 réis, tendo o numero de passageiros de 1.ª classe soffrido a diminuição de 13.968. Este serviço está destinado a ter grande desenvolvimento.

(Continua).

VIAS FERREAS ELECTRICAS

Vae começar a construção d'uma via ferrea de tracção electrica entre Como e Lecco na Italia, passando por Lora, Taverneiro, Albese e Erba.

Terá a extensão de 3750 metros, sendo percorrida por 9 comboios ascendentes e 9 descendentes diárias, que gastam 50 minutos no trajecto.

A linha assenta na via ordinaria, á excepção de 1.500 metros que tem leito proprio.

A força electrica é fornecida pela corrente da agua do rio Varrone perto de Dervio.

Está-se promovendo em Napoles a formação d'uma empreza para a construção d'um tremvia electrico de Benevento a Napoles, por Valle Candina, Cencello, Acerra e Casalnuovo.

NOTAS VARIAS

Viagem imperial. — Anda a Turquia atarefada com os preparativos da viagem do imperador Guilherme á Terra Santa.

O Sultão, grato aos serviços do Guilherme II, está empenhado em fazer-lhe as honras por modo que leve boas impressões dos seus dominios.

Alguns regimentos turcos estão sendo fardados de novo. O almirantado trata da pintura de 10 navios de guerra que devem ir saudar o imperador.

Em Jaffa estão fazendo um molhe para o desembarque, e a entrada para Jerusalém vai ser reparada.

Como já dissemos aqui, ha um caminho de ferro de Jaffa a Jerusalém. Talvez o imperador prefira a estrada ordinaria.

N'este caminho de ferro o movimento de passageiros em 1897 foi de 279.621 e em 1896 276.318.

Transporte de uma casa. — Não é só nos Estados Unidos da America que se realizam estes trabalhos que levarão a alterar a denominação juridica de—immoveis.

Acaba de fazer-se em Aschaffenburg (Baviera) o transporte de uma casa de 12m,20 de comprimento por 18m,8 de largura composta de 4 pavimentos, com abobadas n'um d'elles e pesando 75.000 toneladas metricas.

As abobadas não fenderam nem os vidros das janellas racharam.

A construção deslisou sobre carris assentando a 111,2 de distancia e n'um nível de 1m,20 mais alto do que o anterior.

A operação custou 10.000 marcos, isto é, metade do que custava a demolição da casa e a sua reconstrução.

Canal de Suez. — As receitas cobradas pela companhia no anno de 1897 foram 75.607.029 francos ou menos 6.771.717 francos do que em 1896.

Os lucros líquidos distribuidos são :

71 0/0 aos accionistas.....	20.048.800	fr.
15 0/0 ao governo do Egypto.....	6.137.070,41	"
10 0/0 aos fundadores.....	4.091.380,28	"
2 0/0 " administradores.....	818.276,06	"
2 0/0 " empregados.....	818.276,06	"
	40.913.802,81	fr.

A despesa em obras novas foi de 3.104.137 fr. Geralmente os trabalhos consistiram em alargamentos e profundação do canal.

Transitaram pelo canal 2.986 navios com a tonelagem total de 7.899.374. Os navios ingleses foram 1.905, os alemães 325, os

neerlandes 206, os franceses 202, os austro-hungaros 78, os hessos 48, os russos 44.

Os passageiros foram 191.215.

Tracção electrica. — Conhecem os nossos leitores as experiências feitas por diversas companhias francesas com a locomotora Heilmann.

Na linha de Oeste nomeadamente, os resultados foram lisonjeiros. Attingiram-se sem dificuldade velocidades de 80 kilómetros com comboios de 300 toneladas.

Começaram novas experiências na secção de Mantes a Rouen, que tem um perfil muito accidentado.

A mencionada companhia vai também inaugurar o primeiro comboio electrico na linha que liga as estações de *Saint Germain* e *Grande Ceinture* atravessando a floresta, linha que tem 4 kilómetros.

Ha duas locomotoras. A corrente electrica é fornecida por um dynamo de 1050 ampères.

Ha fio aereo e rolador.

Nas experiências chegou-se á velocidade de 95 kilómetros, e com comboios de 8 carruagens á velocidade de 60 kilómetros.

Porto de Autuerpia. — O movimento marítimo d'este porto em 1897 foi superior aos dos annos anteriores — 10.181 navios com 12.370.647 toneladas.

A Inglaterra deu 2.839 navios e 3.403.815 toneladas; isto é mais de metade; a Alemanha 806 navios e 1.278.832 toneladas; a Belgica 386 navios com 495.301 toneladas; a Hollanda 168 navios e 181.599 toneladas; a Noruega 221 e 163.740 toneladas; etc.

O movimento das saídas foi tambem maior do que em 1896. Passou em 1897 a 5.075 navios, com a capacidade de 6.155.097 toneladas.

Tremvias. — Calcula-se assim o preço por que saíe a tracção dos tremvias por carruagens kilometro.

Tracção animal.....	120	rs.
" funicular.....	80	"
" a gaz.....	84	"
" a vapor.....	86	"
" electrica.....	48	"

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral para Injecção de travessas

No dia 27 de julho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 750 toneladas d'oleo mineral para injeccão de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptórios da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 28 de junho de 1898.

Caminho de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de prego e cavilhas d'arame

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente mes, á 1 hora da tarde, na direcção dos mesmos caminhos de ferro, em presença do sr. engenheiro adjunto, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de prego e cavilhas de arame; e ás 2 horas da tarde do mesmo dia e no mesmo local receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de verniz, chumbo, cadinhos e diversas ferragens para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para serem admittidos como licitantes terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12.500 réis e para o segundo concurso o deposito de 12.000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de julho de 1898.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**
MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.^o
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO

VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recomendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central. — Établissement de premier ordre — tout luxe et confort 200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.er ordre—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand.**—Rua das Flôres, 71—1st class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA **Francfort Hotel.**—No centro da cidade—Aposentos para familias. *Preços modicos.* Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA **Hotel Americano.**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—*Preços: 1\$000 rs. para cima.*

CASCAES **Hotel Central.**—De 1.er ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel Victor.**—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.er ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. *Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.*—Prop. João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 rs. por dia até 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paraimos.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club.**—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, *preços modicos*, trens d'aluguer e carreira para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

LEIRIA **Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços módicos.—On parle français.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro.**—Praça 8 de Maio. Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

PORTO **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^a ordem, *preços moderados*. Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. *1\$000 a 1\$400 rs. diarios.*

PORTO **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.^a ordem.—Propri. Adriano & François.

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador.**
Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

GUIMARÃES **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.**—Proprietarios Rica Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminación electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

GRANADA **Hotel Victoria.**—Propri. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

GIBRALTAR **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Especial.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

CARTAGENA **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas—Excellent cozinhas—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

TUNIS **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propri. Ferrier, Rue Constantine, 12.



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil
Cherbourg e Southampton

O paquete DANUBE, sahirá a 27 de julho.

As accomodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto:—W. G. TAIT & C.º — Rua dos Ingleses, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de julho de 1898

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa	Badajoz	Badajoz	Lisboa	Lisboa	Pias	Pias	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	10-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	4-0 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40	
6-15 m.	6-20 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.	8-20 t.	7-10 m.	7-25 t.	5-30 m.	9-50 n.	2-10 n.	9-50 n.	6-0 m.	
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.	10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.	11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	9-44 m.	2-32 t.	7-12 t.		
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-0 m.	1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	8-0 n.	5-43 m.	3-30 t.		
9-10 m.	9-45 m.	9-15 m.	10-20 m.	2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	9-30 n.	11-25 m.	11-25 n.		
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-30 m.	4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.	4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.	10-0 n.	12-20 n.	12-20 n.		
10-40 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.	5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.	5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.	10-35 n.	10-35 n.	11-0 n.		
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-0 t.	7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.	7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.		
12-10 t.	12-45 t.	12-15 t.	12-20 t.	8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	11-0 n.	11-0 n.	11-0 n.		
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-30 t.	10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	11-30 n.	11-55 n.	12-30 n.		
1-40 t.	2-15 t.	1-45 t.	2-50 t.	11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	12-30 n.	12-30 n.	12-30 n.		
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-0 t.	Só param além d'Algés.												
3-10 t.	3-45 t.	3-15 t.	4-20 t.													
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-30 t.													
4-40 t.	5-15 t.	4-45 t.	5-50 t.													
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-0 t.													
6-10 t.	6-45 t.	6-15 t.	7-20 t.													
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-30 m.													
7-40 t.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.													
7-45 t.	8-50 m.	8-25 n.	9-0 n.													
9-10 n.	9-45 n.	9-15 n.	10-20 n.													
9-15 n.	10-20 n.	9-55 m.	10-30 n.													
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-50 n.													
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-0 n.													
12-10 n.	12-45 n.	12-15 n.	1-20 n.													
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-30 n.													

Os que partem aos 10 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.

C. Sodré Algés

Algés C. Sodré

C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Lisboa	Pampilhosa	Pampilhosa	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	Pampilhosa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.								
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-45 m.	6-30 m.	6-10 m.	6-55 m.	6-45 m.	6-30 m.	6-30 t.	11-22 n.	6-30 t.	6-10 m.	6-30 t.	11-22 n.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-35 m.	7-30 m.	7-15 m.	7-50 m.	7-45 m.	7-30 m.	7-30 t.	11-22 n.	7-30 t.	6-10 m.	7-30 t.	11-22 n.
7-15 m.	6-55 m.	7-20 t.	7-50 m.	7-15 m.	8-30 m.	8-25 m.	9-29 m.	8-45 m.	8-30 m.	8-30 t.	11-22 n.	8-30 t.	7-20 t.	8-30 t.	11-22 n.
8-5 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-45 m.	9-29 m.	9-20 m.	10-10 m.	10-54 m.	9-20 m.	9-20 t.	11-22 n.	9-20 t.	8-10 m.	9-20 t.	11-22 n.
8-45 m.	9-10 m.	9-30 m.	9-55 m.	9-35 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-29 m.	11-45 m.	10-30 m.	10-30 t.	11-22 n.	10-30 t.	9-20 m.	10-30 t.	11-22 n.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	11-5 m.	12-0 t.	12-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	12-0 t.	12-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	1-0 t.	1-45 t.	1-0 t.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 t.	12-20 t.	12-30 t.	12-5 t.	12-49 t.	8-15 n.	8-59 n.	12-30 t.	12-49 t.	8-15 n.	8-59 n.	8-15 n.	8-59 n.	8-15 n.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-5 t.	9-14 t.	9-15 n.	10-29 n.	12-30 t.	12-55 t.	9-14 t.	9-15 n.	9-15 t.	10-29 n.	9-15 t.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-30 t.	1-50 t.	10-45 t.	11-58 n.	10-45 n.	1-30 t.	1-50 t.	11-58 n.	10-45 n.	11-42 n.	10-45 n.	11-42 n.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	3-10 t.	3-20 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-50 t.	1-15 t.	1-40 t.	3-20 t.	3-55 t.	1-15 t.	1-40 t.	1-15 t.
2-5 t.	2-45 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-50 t.	5-45 t.	2-5 t.	2-45 t.	3-20 t.	3-55 t.	2-5 t.	2-45 t.	2-5 t.
3-35 t.	3-45 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-45 t.	3-35 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-45 t.	3-35 t.	4-30 t.	3-35 t.
4-45 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	4-45 t.	5-43 t.	4-30 t.	5-28 t.	5-45 t.	4-45 t.	5-43 t.	4-30 t.	5-28 t.	4-45 t.	5-43 t.	4-45 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	5-45 t.	6-43 t.	6-0 t.	6-58 t.	6-45 t.	5-45 t.	6-43 t.	6-0 t.	6-58 t.	5-45 t.	6-43 t.	5-45 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-30 t.	7-30 t.	7-50									

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de agosto, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vapor allem. **Bundesrath**. Sahirá a 29 de julho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vapor allem. **König**. Sahirá a 12 de agosto. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Alicante, Barcelona, Cette e Marselha, vapor franc. **St. Paul**. Sahirá a 21 de julho. H. Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



Anvers e Havre, vapor franc. **St. Marc**. Sahirá a 30 de julho. H. Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Mainz**. Sahirá a 25 de julho. Agente, Patrício A. Ferreira. — R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor port. **Rei de Portugal**. Sahirá a 20 de julho. Mala Real Portugueza.—P. do Município, 6.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão **Buenos-Ayres**. Sahirá a 20 de julho. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão **Cintra**. Sahirá a 3 de agosto. Agente.—E. George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor franc. **St. Thomas**. Sahirá a 28 de julho. H. Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor franc. **Brésil**. Sahirá a 20 de julho. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franc. **Portugal**. Sahirá a 18 de julho. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua do Ouro, 32, 1.º



Havre e Anvers, vapor franc. **St. Philippe**. Sahirá a 22 de julho. H. Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques e Beira, vapor franc. **Rio-Negro**. Sahirá a 21 de julho. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



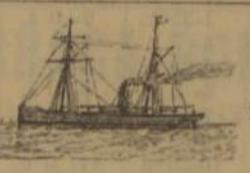
Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor port. **Funchal**. Sahirá a 20 de julho. Agente, G. Arnaud. Caes Sodré, 84, 2.º



New-York (via Açores), vapor port. **Dona Maria**. Sahirá a 18 de julho. Agente, J. Patrício A. Ferreira.—R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor portuguez **D. Amelia**. Sahirá a 27 de julho. Agente, João Patrício Alves Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 26 de julho. Agente, James Rawes & C.ª—R. El-rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor franc. **Paranaguá**. Sahirá a 19 de julho. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 27 de julho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor **Amanzonas**. Sahirá a 10 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vapor franc. **Vila de Montevideo**. Sahirá a 26 de julho. Agente, Augusto Freire—19, Praça do Município.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 23 de julho. Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor ingl. **Iberia**. Sahirá a 20 de julho. Agente, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor franc. **Orellana**. Espera-se de 19 a 20 de julho. Agente, E. Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º

HORARIO das partidas e chegada de todos os comboios, em 16 de Julho de 1898

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Cascaes		Cascaes		C. Sodré		C. Sodré P. Arcos		P. Arcos C. Sodré		Lisboa Badajoz		Badajoz		Lisboa		Lisboa Pias		Pias Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.	8-30 m.	8-55 m.	9-5 m.	9-30 m.	6-30 m.	6-5 m.	6-30 m.	6-0 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 m.	4-40 t.	
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-30 m.	10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.	8-20 m.	7-10 m.	5-40 m.	4-0 t.	8-20 m.	5-0 t.	8-20 m.	5-30 m.	8-0 m.	4-40 t.	
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.	8-50 m.	9-0 m.	11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	12-5 t.	12-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	1-25 t.	12-0 t.	2-0 t.	2-30 t.	2-55 t.	12-20 m.	9-44 m.	
7-45 m.	8-50 m.	8-45 m.	9-0 m.	9-30 m.	10-44 m.	10-0 m.	10-44 m.	7-0 m.	7-25 m.	7-25 m.	7-0 m.	7-0 m.	2-32 t.	12-20 m.	12-20 m.	7-0 m.	2-32 t.	12-20 m.	9-44 m.	11-25 m.	
8-50 m.	9-25 n.	9-0 n.	9-30 m.	10-20 n.	10-30 m.	11-30 m.	12-38 t.	10-5 m.	11-6 m.	11-6 m.	12-0 t.	1-36 t.	11-0 m.	12-0 t.	1-36 t.	1-30 t.	2-38 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	
9-10 n.	9-45 n.	9-15 n.	9-30 m.	10-20 n.	10-30 n.	11-30 m.	12-30 t.	10-5 m.	11-6 m.	11-6 m.	12-0 t.	1-36 t.	11-0 m.	12-0 t.	1-36 t.	1-30 t.	2-38 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-30 n.	11-55 m.	11-55 m.	11-55 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-30 m.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-45 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	
10-45 n.	11-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	12-45 n.	
12-10 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	
12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-15 n.	
Só param além d'Algés.																					
C. Sodré Algés		Algés C. Sodré		Lisboa Cintra		Cluntra Lisboa		Lisboa Santarém		Santarém Lisboa		Lisboa Entronc.		Entronc. Lisboa		Lisboa Entronc.		Lisboa Entronc.		Lisboa Entronc.	
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	6-15 m.	6-0 t.	a 8-10 m.	8-50 m.	6-30 m.	c 6-30 m.	8-53 m.	10-30 m.	c 10-50 m.	12-56 t.	1-20 t.	c 3-32 t.
5-45 m.	6-10 m.	6-15 t.	7-20 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-30 m.	9-38 m.	7-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-30 t.	a 11-15 m.	9-50 m.	10-30 m.	c 1-30 t.	5-7 t.	5-20 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.
6-15 t.	7-20 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-30 m.	9-38 m.	9-30 m.	10-44 m.	9-0 m.	10-0 m.	10-0 m.	10-0 m.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
7-40 t.	8-15 n.	7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-30 m.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
7-45 t.	8-50 n.	8-45 n.	9-15 n.	9-15 n.	9-15 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
8-50 m.	9-45 n.	9-45 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
9-10 n.	9-45 n.	9-45 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
9-15 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
10-15 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-20 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
11-5 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
11-45 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	12-10 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	11-55 m.	c 4-40 t.	8-19 n.	6-0 t.	c 9-40 n.	12-0 t.	1-20 t.	1-20 t.
C. Sodré Algés																					
Lisboa V. França		V. França Lisboa		SUL E SUESTE		Lisboa Setubal		Setubal Lisboa		Porto Lisboa		Porto Espinho		Porto Braga		Braga Porto		Coimbra Figueira		Figueira Lisboa	
8-5 n.	8-25 n.	8-0 n.	9-20 n.	9-20 n.	9-0 n.	9-55 n.	7-0 t.	7-59 t.	5-25 m.	c 6-27 m.											
8-45 n.	9-35 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-30 n.	9-0 n.	9-55 n.	c 7-0 t.														
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-0 n.	11-25 n.															
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	12-20 n.	b 7-0 m.	9-15 n.	d 4-30 m.	4-0 t.	8-23 m.	4-0 m.	6-0 m.	8-0 m.	8-50 m.	j 6-50 m.	8-0 m.	10-10 m.	12-33 t.	d 10-45 m.	11-29 m.	j 6-35 m.	8-40 m.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	c 8-30 m.	10-50 n.	d 4-30 m.	c 5-55 t.	4-30 t.	4-34 t.	12-40 t.	12-40 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-34 t.	3-40 t.	6-20 t.	2-30 t.	4-40 t.	5-54 t.	5-54 t.	4-30 t.	7-20 t.
a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto Campanha — e) só aos sábados — f) excepto aos sábados — g) ás 2. as e 6. as feiras — i) só no dia																					